Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10115**

19. Wahlperiode 13.05.2019

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Wiehle, Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/9370 –

Preise für Fahrstrom bei der Deutschen Bahn

Vorbemerkung der Fragesteller

In der „BILD"-Zeitung vom 17. März 2019 berichtet ein Lokführer, dass es im Bahnverkehr immer wieder zu Verspätungen und Komforteinbußen kommt, weil die Lokführer zu energiesparendem Fahrverhalten angehalten sind. So würde langsameres Fahren zwar Strom sparen, jedoch zugleich Verspätungen nach sich ziehen. Beides jedoch, zu hoher Stromverbrauch durch schnelleres bzw. der Geschwindigkeitsvorgabe des Streckenabschnitts angepasstes Fahren einerseits und die Verspätungen durch stromsparendes, langsameres Fahren andererseits, würden den Lokführern negativ ausgelegt (www.bild.de/bildplus/geld/wirtschaft/wirtschaft/um-kosten-zu-sparen-bahn-dreht-fahrgaesten-den-strom-ab-60721652,view=conversionToLogin.bild.html). An anderer Stelle dementiert DB-Regio-Vorstand Oliver Terhaag jedoch die in der „BILD" wiedergegebenen Behauptungen (www.tageskarte.io/tourismus/detail/stimmt-nicht-deutsche-bahn-soll-laut-bild-passagieren-den-strom-abdrehen.html).

1. Welchen Preis zahlen nach Kenntnis der Bundesregierung die Verkehrssparten der sich zu 100 Prozent in Bundeseigentum befindlichen Deutschen Bahn AG (DB AG) im deutschen Schienennetz derzeit für eine Kilowattstunde Fahrstrom?

   Wie hoch war der durchschnittliche Preis für eine Kilowattstunde Fahrstrom in den Jahren 1998, 2003, 2008, 2013 und 2018?

Nach Mitteilung der DB AG wird aufgrund der sehr unterschiedlichen Benutzungsstrukturen kein Durchschnittspreis für die DB-Unternehmen ermittelt.

2. Sind der Bundesregierung unterschiedliche Geschäftsstrategien von DB Regio AG und DB Fernverkehr AG bekannt, Fahrstrom zu sparen?

Nach Mitteilung der DB AG streben alle Eisenbahnverkehrsunternehmen der DB AG eine in Umsetzung der Konzernstrategie 2020+ möglichst energieeffiziente Fahrweise an. Die DB AG stellt sich der Verpflichtung, den Energiever-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 8. Mai 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

brauch nachhaltig und unter Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen kontinuierlich zu reduzieren. Dabei sind alle Konzernunternehmen an die Maßgabe gebunden, dass an erster Stelle die Sicherheit steht.

3. Ist der Bundesregierung bekannt, ob es bei der Beurteilung der Arbeit von Lokführern der Deutschen Bahn Vorgaben sowohl für Pünktlichkeit als auch für Stromersparnis gibt?

   Wenn ja, welcher Art sind diese?

4. Ist der Bundesregierung bekannt, ob der Erreichungsgrad dieser Ziele durch Noten oder monetär sanktioniert wird (positiv oder negativ)?

   Wenn ja, wie erfolgt die Sanktionierung?

5. Ist der Bundesregierung bekannt, ob es Richtlinien für den Umgang mit etwaigen Zielkonflikten in diesem Bereich gibt?

   Wenn ja, wie sehen diese Richtlinien aus?

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG existieren beim energiesparenden Fahren keine Vorgaben, Sanktionierungen oder anderweitige Anreize für Triebfahrzeugführer. Es werden lediglich streckenspezifische Referenzwerte für den Energieverbrauch herausgegeben, an denen sich die Triebfahrzeugführer orientieren können. Darüber hinaus gibt es Fahrempfehlungen, die den Triebfahrzeugführern helfen, eine möglichst effiziente Geschwindigkeit zu wählen. Die Anwendung ist von den jeweiligen betrieblichen Erfordernissen abhängig. Grundsätzlich gilt immer Sicherheit geht vor Pünktlichkeit, Pünktlichkeit geht vor Energieeffizienz.

Zur Sensibilisierung der Triebfahrzeugführer wurden in den Jahren 2017/2018 in der DB Fernverkehr AG Wettbewerbe durchgeführt, mit denen die besten Gruppen/Einsatzbereiche für die pünktliche und energieeffiziente Zugfahrt ausgezeichnet wurden.

6. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Bericht des Lokführers in der „BILD“-Zeitung vom 17. März 2019?

   Ist der Bundesregierung bekannt, in welcher Sparte der in der „BILD“-Zeitung erwähnte Lokführer beschäftigt ist (DB Cargo, DB Regio, DB Fernverkehr)?

Schlussfolgerungen können nicht gezogen werden, als dass es sich um einen Einzelfall handelt und die DB Regio die in der BILD-Zeitung erhobenen Vorwürfe zurückgewiesen hat.

7. Wie viele Berichte liegen der Deutschen Bahn nach Kenntnis der Bundesregierung über Vorfälle vor, bei denen mutmaßlich zum Zwecke des Stromsparens Verspätungen in Kauf genommen wurden oder die Zugsammelschiene abgeschaltet wurde?

Nach Mitteilung der DB AG ist ein Verspätungsaufbau durch eine energiesparende Fahrweise ausgeschlossen. Energiesparendes Fahren steht immer unter dem Leitsatz: „sicher, pünktlich und energieeffizient“. Weiterhin liegen keinerlei Hinweise auf systematische Vorfälle vor, dass die Zugsammelschiene ausgeschaltet wurde, um Energie zu sparen.

8. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass der Anteil der regenerativen Energien am Gesamtstromverbrauch der DB AG im Jahr 2018 bei 57 Prozent lag (www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/milliarden-fuer-klimaschutz-wie-oeko-ist-die-bahn-16116685.html)?

Nach Angaben des Integrierten Berichts 2018 der DB AG enthielt der Bahnstrommix 57,2 Prozent aus erneuerbaren Energien. Da die Quote an erneuerbaren Energien des Jahres 2018 nach § 42 Energiewirtschaftsgesetz am 1. November 2019 veröffentlicht wird, sind die aktuellen Angaben als Schätzung zu betrachten. 2017 waren es 44 Prozent und 2016 42 Prozent. Der Anstieg von 13 Prozent im Jahr 2018 ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass seit dem 1. Januar 2018 alle elektrisch angetriebenen ICE und IC/EC-Züge im DB Fernverkehr mit 100 Prozent Ökostrom fahren.

9. Wie hoch ist die Quote an erneuerbaren Energien bei den einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) der DB AG

   a) DB Fernverkehr AG,

   b) DB Regio AG,

   c) DB Cargo AG?

Die Quote bei der DB Regio beläuft sich nach Angaben der DB AG auf 28,7 Prozent (2017); die Quote bei der DB Cargo auf 31,1 Prozent (2017).

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 8 verwiesen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333